

# Finnes det verkeleg verre riksveggar i Norge?

Av **Lars Inge Thorset**, styreleiar Ullensvang Reiseliv,  
Ullensvang Kommune 15.10.2020: lesarinnlegg i Dagbladet, Hardanger  
Folkelblad, m.fl.

Sju mil av Rv13 gjennom Ullensvang kommune er einaste utvekslinga av trafikk mellom E134 og Rv7 her i vest. For ein kommune som for eit år sidan var Odda, Ullensvang og Jondal er vegen ein føresetnad for å tilby gode tenester for alle, og omkøyringsveggar finnes ikkje.



Trafikkmengda langs Rv13 har auka markant siste 20 år, og ein allereie nedbetalt Jondalstunell og kun 6-8 år att å nedbetala Hardangerbrua fortel om prognosar som sprenges kontinuerleg. Denne summaren fekk me ein forsmak på kva Ryfastsambandet vil by på av trafikkauke i åra som kjem, og åra vis med tunellutbetringar på Haukeli og i Lærdalstunellen, vil gjera sju mil av forhistorisk veg i Hardanger heilt sentral for trafikken aust-vest.

Det er fleire utfordringar langs Rv13 me ynskjer oss pengar til, eksempelvis rassikring Odda-Tyssedal. Rassikring er viktig, og me set vår lit til at Nasjonal Rassikringsgruppe jobbar best med den problemstillinga. Me som lever, bur og driv næring langs Rv13 opplever imidlertid at det som burde vore heilt vanleg trafikkavvikling er eit dagleg problem. På strekningen Kinsarvik-Bu (12km) har me i åra vis hatt lysregulering på 2 km, og tidvis firma innleigd for å dirigera trafikken på resten av strekninga. Timevis med kø i begge retningar dagleg i feriemånadane, og vekentleg resten av året. Dagsgjennomsnitt på 4000 køyretøy i juli er årsaka, og til samanlikning tilsvara dette dagsgjennomsnittet i året for E16 nordover frå Hønefoss.

Så kjem me til sumaren 2020; den sumaren me mangla charterbussar på vegane, og utanlandske bubilar var færre enn på mange år. 31 dagar à 10 timar med kolonnekøyering og ledebil på den delen av Kinsarvik - Bu som ikkje var lysregulert. Det er eit uttal av plassar der køyretøy ikkje kan passera, men hjulspor i grøftene viser at nokon prøver. Nokon av dykk såg kanskje Vestlandsrevyen der Njåstad frå Frp målte veggbreidda til 3,6 meter, men 3,53 er verste-notering. Me trur ikkje det finnes verre riksveg, og me veit at det finnes betre sykkelveg. Ungane langs

denne vegstrekningen lærer neppe å sykle, og eldre besøker ikkje kvarandre til fots sidan det ikkje eingong er ledig i grøfta.

Kvifor har det då vore så stille om Kinsarvik - Bu?

Forklaringa er at den fyrste delen av strekninga, og planmidlar på resten, ligg inne i gjeldande NTP. Me mangla finansiering som me tok for gitt skulle kome i statsbudsjettet no på onsdag.

Me tok det for gitt fordi me veit at Statens Vegvesen skjæmmest, me veit at verdiskapinga knyta til disse sju mil er betydeleg, og me har stortingsfolk på befaring her seint og tidleg. Det er altså slik at både bevilgande og utførande myndigheit veit om denne riksvegen med manglande gul midtstripe, kolonnekøyring og lysregulering.

Me treng hjelp frå regionale- og rikspolitikarar med gangsyn for å løfte Kinsarvik - Bu opp og fram, og fleire har meldt seg til teneste allereie. Dette er 12 km med veg som får naudetatane til å skrive uromelding til fylkesmannen om at dei ikkje er i stand til å yta tilfredsstillande beredskap. Det er same strekning som får Statens vegvesen til å anbefala å køyre utanom Hardanger i sumar-månadane, eit Hardanger med årleg verdiskaping på 1.5 mrd. knytt til reiseliv. Stortingsfleirtalet må fyrst finansiere samferdselsprosjekt som folk har bruk for kvar dag.

Reiselivet i Ullensvang betaler ein høg pris for å være avhengig av denne forhistoriske vegen. Kanselleringar pga. negative vegmeldingar og presseoppslag, redde bilistar og investorar som trekkjer seg når dei ser infrastrukturen vår, er kvardagen. Ullensvang Norges frukthage, Hardangerfjorden, Folgefonna og Trolltunga er ikon brukt i nasjonal samanheng. Vegen imellom er ikkje eit ikon, og Kinsarvik - Bu må inn på statsbudsjettet no.